

Vorblatt

Ziel(e)

- Durch die Schaffung eines attraktiven Angebots im Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in Form des Ausbaus des Grazer Straßenbahnnetzes im engen Zusammenhang mit der Steirischen S-Bahn soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von, nach sowie durch Graz der ÖPNRV-Marktanteil im Grazer Ballungsraum gesteigert werden.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz

Das Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz betreffend deren Errichtung, einschließlich der Planung, der Grundeinlöse und des Baus sowie deren Inbetriebsetzung wird beschlossen und vollzogen, um die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die Gesamtkosten in Höhe von 76,33 Mio. € werden vom Bund sowie von der Gemeinde Graz je zur Hälfte getragen.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Nettofinanzierung Bund	-12.867	-11.452	-11.543	-2.252	-51
Nettofinanzierung Gemeinden	-10.968	-11.452	-11.543	-2.252	-51
Nettofinanzierung Gesamt	-23.835	-22.904	-23.086	-4.504	-102

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern:

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen zweier Studien untersucht.

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen:

Eine Studie des Instituts für Höhere Studien schätzte die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab. Die Investition von € 1 Mio. führt demzufolge zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um € 1,3 Mio.

Aufgrund von Studien, die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Investitionen wie folgt darstellen:

Investitionen in €: 2022: 3,8 Mio.; 2023: 21,94 Mio., 2024: 22,9 Mio.; 2025: 23,09 Mio.; 2026: 4,5 Mio.; 2027: 0,1 Mio. Summe: 76,33 Mio.

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *:

2022: 76, 2023: 439, 2024: 458, 2025: 462, 2026: 90, 2027: 2; Summe: 1.527

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2022: 56, 2023: 321, 2024: 335, 2025: 338, 2026: 66; 2027: 1; Summe: 1.118

Auswirkungen auf die Umwelt:

Durch das Vorhaben wird das Ziel verfolgt, durch die verstärkte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und den Einsatz von elektrisch betriebenen Verkehrsmitteln einen Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung sowie zur Dekarbonisierung des Verkehrs und damit der Erreichung der Klimaschutzziele zu erreichen.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz

Einbringende Stelle: BMK
 Vorhabensart: Bundesgesetz
 Laufendes Finanzjahr: 2023
 Inkrafttreten/ 2023
 Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2023 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Derzeit werden im Großraum Graz lediglich 15% aller täglichen stadtgrenzenüberschreitenden Wege im Umweltverbund (11% Öffentlicher Verkehr, 2% Fahrrad, 2% Fußgänger) zurückgelegt. Mit rund 40.000 täglich in Graz ankommenden Fahrgästen (Vor-COVID) übernimmt die S-Bahn den Hauptanteil. Mit dem PKW werden aktuell täglich rund 384.000 Personenfahrten über die Stadtgrenze von Graz durchgeführt.

Für das Umland von Graz wird für den Zeithorizont 2040 ein Bevölkerungswachstum von rund 9% prognostiziert*. Zusätzlich wird erwartet, dass die Anzahl der Arbeitsplätze im Umland von Graz noch deutlich steigen wird. Dadurch werden zusätzliche Wege über die Stadtgrenze generiert werden.

Die S-Bahn-Linien und die Straßenbahnlinien der Stadt Graz bilden gemeinsam das zentrale Element des ÖPNRV im Ballungsraum Graz. Mit der ab 2025 geplanten Ausweitung des Angebotes auf den steirischen S-Bahn-Linien werden die Kapazitäten im regionalen Schienenpersonenverkehr deutlich erhöht und ist eine deutliche Verschiebung im Modal Split vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf die S-Bahn zu erwarten.

Unter den derzeitigen Voraussetzungen im Grazer Straßenbahnnetz finden diese im Regionalverkehr erhöhten Kapazitäten jedoch keine Fortsetzung im Bereich der städtischen Verkehrsmittel. Insbesondere die bestehenden eingleisigen Straßenbahnstrecken stellen die bedeutendsten Lücken und Kapazitätsengpässe im Grazer Straßenbahnnetz dar. Daher ist zu befürchten, dass auch der Modal Shift im Regionalverkehr nicht gelingt.

Zentrales Ziel ist daher die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten im Straßenbahnnetz der Stadt Graz, um für die Nutzer und Nutzerinnen des MIV eine attraktive Alternative im ÖPNV zu schaffen.

Aufgrund der kontinuierlich steigenden Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr in den Ballungsräumen und zur weiteren Forcierung umweltgerechter Mobilitätsformen bekennen sich die Vertragsparteien zum fortgesetzten und nachhaltigen Ausbau des Grazer Straßenbahnnetzes mit stadtgrenzenüberschreitender Funktion als effizientes Verkehrsmittel in den Ballungsräumen. Die vorgeschlagenen Neubaustrecken im Grazer Straßenbahnnetz fügen sich in das längerfristige Zielbild zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Hauptstadtregion Graz ein.

Erst durch die Innenstadtentflechtung wird die Entlastung der Straßenbahnstrecke durch die Herrengasse, über die derzeit alle Straßenbahnlinien führen und die an der Kapazitätsgrenze ist, und damit eine Kapazitätssteigerung im gesamten Grazer Straßenbahnnetz ermöglicht. Dadurch können die Straßenbahnlinie 4 nach Reininghaus im 7,5 Minuten-Intervall und die Straßenbahnlinie 6 nach Smart City im 6 Minuten-Intervall verkehren.

Der 2-gleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 5 ermöglicht den städtischen Anschluss im 6 Minuten-Intervall aus dem Einzugsbereich der S-Bahn-Linien S5, S51 und S6. Aus diesem Bereich sind täglich potenzielle 191.000 stadtgrenzenüberschreitende Wege zu verzeichnen.

Der 2-gleisige Ausbau der Straßenbahnlinie 1 im Streckenabschnitt in der Hilmteichstraße (Landesstraße L 398) zwischen den Haltestellen Hilmteich und Mariagrün ermöglicht nicht nur eine Taktverdichtung auf fünf Minuten, sondern auch eine Verkürzung der Fahrzeit von über sieben Minuten vom Mariatrostertal zum Grazer Hauptbahnhof als zentrale S-Bahn-Station der Landeshauptstadt.

* Quelle: Regionalentwicklungsprognose des Landes Steiermark, Heft 3/2020

Nullszenario und allfällige Alternativen

Kein Beschluss des Bundesgesetzes über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz. Daher keine zusätzlichen Kapazitäten zur Abwicklung der zunehmenden Mobilitätsnachfrage, weil die Straßenbahnprojekte sonst nicht errichtet werden.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2028

Evaluierungsunterlagen und -methode: Es sind keine organisatorischen Maßnahmen notwendig.

Ziele

Ziel 1: Durch die Schaffung eines attraktiven Angebots im Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr (ÖPNRV) in Form des Ausbaus des Grazer Straßenbahnnetzes im engen Zusammenhang mit der Steirischen S-Bahn soll angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von, nach sowie durch Graz der ÖPNRV-Marktanteil im Grazer Ballungsraum gesteigert werden.

Beschreibung des Ziels:

Angesichts des weiterhin zunehmenden PKW-Verkehrs von und nach Graz soll der ÖPNRV-Marktanteil im Grazer Ballungsraum durch den vorgesehenen Ausbau des Grazer Straßenbahnnetzes um zumindest 1 % gesteigert werden. Zentrales Ziel ist die Bereitstellung entsprechender neuer Linien und zusätzlicher Kapazitäten im stauunabhängigen und leistungsfähigen Schienenverkehr, um für die Nutzer und Nutzerinnen des Motorisierten Individualverkehrs aus Graz und dem Umland von Graz eine attraktive Alternative im ÖPNRV zu schaffen. Mit der Innenstadtentflechtung sowie dem Ausbau der eingleisigen Abschnitte der Linien 1 und 5 soll ein entsprechend attraktives ÖPNRV-Angebot in der Hauptstadtregion Graz geschaffen werden.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<ul style="list-style-type: none"> . Kapazitätsengpass Innenstadt (Abschnitt Herrengasse und damit das gesamte Grazer Straßenbahnnetz an der Kapazitätsgrenze) . Durch infrastrukturelle Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes auf den Linien 1 und 5 sind zusätzliche Züge auf Grund fehlender Trassen nicht im erforderlichen Ausmaß möglich. . ÖPNRV-Marktanteil: 19,8 % 	<ul style="list-style-type: none"> . Innenstadtentflechtung und zweigleisige Ausbaustrecken entlasten die bestehende Infrastruktur und schaffen zur Abwicklung der steigenden Mobilitätsnachfrage zusätzliche Kapazitäten. . Insgesamt steigt durch den Ausbau des Grazer Straßenbahnnetzes der ÖPNRV-Marktanteil im gesamten Grazer Ballungsraum. . ÖPNRV-Marktanteil: zwischen 20,8 % und 22,2 % (je nach tatsächlichem Fahrgastzuwachs)

Maßnahmen

Maßnahme 1: Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz

Beschreibung der Maßnahme:

Das Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz betreffend deren Errichtung, einschließlich der Planung, der Grundeinlöse und des Baus sowie deren Inbetriebsetzung wird beschlossen und vollzogen, um die Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen und dadurch den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und eine nachhaltige Mobilität zu fördern.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Das Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz ist noch nicht beschlossen und damit ist die Finanzierung des Vorhabens noch nicht gesichert.	Das Bundesgesetz über die Gewährung von Zweckzuschüssen des Bundes an die Gemeinde Graz für die Finanzierung von Straßenbahnvorhaben in Graz ist beschlossen, sodass ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung des ÖPNRV und einer nachhaltigen Mobilität geleistet wird.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt

in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Transferaufwand	12.867	11.452	11.543	2.252	51
Aufwendungen gesamt	12.867	11.452	11.543	2.252	51

Die Gesamtkosten beruhen auf der Preisbasis 2022. Sie enthalten einen Risikozuschlag und sind mit 2,5 % pro Jahr auf das Projektende vorausvalorisiert.

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

– Kostenmäßige Auswirkungen

in Tsd. €	2023	2024	2025	2026	2027
Transferkosten	10.968	11.452	11.543	2.252	51
Kosten gesamt	10.968	11.452	11.543	2.252	51

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Direkte Leistungen an Unternehmen oder juristische Personen

Veränderungen in der Beschäftigungs- und Einkommenssituation in der betroffenen Institution/dem betroffenen Bereich

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen mehrerer Studien untersucht.

* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010).

** Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

Investitionen in €: 2022: 3,8 Mio.; 2023: 21,94 Mio., 2024: 22,9 Mio.; 2025: 23,09 Mio.; 2026: 4,5 Mio.; 2027: 0,1 Mio. Summe: 76,33 Mio.

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *:

2022: 76, 2023: 439, 2024: 458, 2025: 462, 2026: 90; 2027: 2; Summe: 1.527

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2022: 56, 2023: 321, 2024: 335, 2025: 338, 2026: 66; 2027: 1; Summe: 1.118

Beschäftigung und Einkommen in den (potenziell) begünstigten Institutionen/Bereichen

Wirtschaftsbereich (ÖNACE)	Beschäftigte gesamt		Durchschnittseinkommen			Quelle/Erläuterung
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Relation (*)	
F Bau	37.365	256.362	20.229	28.953	69	

*) Das Feld Relation bezeichnet das Verhältnis des Durchschnittseinkommens der Frauen im Vergleich zu dem der Männer in dem jeweiligen Wirtschaftsbereich

Beitrag der Leistungen zur Reduktion von bestehender Ungleichstellung von Frauen und Männern

Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte.

Nutzerinnen/Nutzer der begünstigten Institutionen sowie mittelbare Leistungsempfängerinnen / Leistungsempfänger der Institution

Mit rund 40.000 täglich in Graz ankommenden Fahrgästen (Vor-COVID) übernimmt die S-Bahn den Hauptanteil.

Daten zur Geschlechteraufteilung liegen derzeit nicht vor.

Erwartete Nutzerinnen/Nutzer

Betroffene Gruppe	Gesamt		Frauen		Männer		Quelle/Erläuterung
	Anzahl		Anzahl	%	Anzahl	%	
alle Nutzer/Innen des Graz Linien-Netzes	0		0	0	0	0	Keine zum derzeitigen Zeitpunkt seriös abschätzbaren Effekte

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt finden sich in der Wirkungsdimension Soziales.

Nachfrageseitige Auswirkungen auf die öffentlichen Investitionen

Eine Studie des Instituts für Höhere Studien schätzte die langfristigen (während des Betriebes entstehenden) wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturinvestitionen ab (Institut für Höhere Studien: Volkswirtschaftliche Bewertung der Projekte des Rahmenplans 2009 -2014 in der Betriebsphase; Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Februar 2010). Die Investition von € 1 Mio. führt demzufolge zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts um € 1,3 Mio.

Nachfrageseitige Auswirkungen auf den öffentlichen Konsum

Der Zusammenhang zwischen Investitionen und BIP wird im Punkt "Investitionen" erläutert.

Veränderung der Nachfrage

	in Mio. Euro	2023	2024	2025	2026	2027
Investitionen						
sonstiger öffentlicher Bau		3,8	21,9	22,9	23,1	4,5
Gesamtinduzierte Nachfrage		3,8	21,9	22,9	23,1	4,5

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende gesamtwirtschaftlichen Effekte:

Gesamtwirtschaftliche Effekte	2023	2024	2025	2026	2027
Wertschöpfung in Mio. €	5	28	32	34	12
Wertschöpfung in % des BIP	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00
Importe *)	1	8	9	10	3
Beschäftigung (in JBV)	75	444	512	546	193

*) Ein Teil der Nachfrage fließt über Importe an das Ausland ab.

Aufgrund von Studien, die konkret Investitionen in die Schieneninfrastruktur betreffen, lassen sich die kurz- und langfristigen Effekte der Investitionen wie folgt darstellen:

Die Beschäftigungs- und Wachstumseffekte von Verkehrsvorhaben wurden im Rahmen zweier Studien untersucht.

* Eine Studie des Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik und des WIFO behandelte die Beschäftigungswirkungen, die unmittelbar durch den Bau der Infrastruktur ausgelöst werden. Unter anderem kommt die genannte Studie zu dem Resultat, dass mit einer Investition von 1 Mio. Euro eine Beschäftigung in der Bauphase im Ausmaß von ca. 20 Personenjahren gesichert werden kann.

(Joanneum Research – Institut für Technologie- und Regionalpolitik, WIFO – Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung: Volkswirtschaftliche Effekte des Rahmenplans 2009 – Bauphase, Studie im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Jänner 2010).

** Im Rahmen einer im Jänner 2013 präsentierten, von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" wurde ermittelt, dass pro in die Schieneninfrastruktur investierter € 68.300 ein zusätzlicher Arbeitsplatz entsteht.

(Economica Institut für Wirtschaftsforschung: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn – Leistung auf Schiene – Standort und Gesellschaft in Bewegung, Studie im Auftrag der Industriellenvereinigung, Jänner 2013.)

Investitionen in €: 2022: 3,8 Mio.; 2023: 21,94 Mio., 2024: 22,9 Mio.; 2025: 23,09 Mio.; 2026: 4,5 Mio.; 2027: 0,1 Mio. Summe: 76,33 Mio.

kurzfristige Auswirkungen in Personenjahren: Beschäftigung in der Bauphase, pro € 1 Mio. -> 20 Personenjahre *:

2022: 76, 2023: 439, 2024: 458, 2025: 462, 2026: 90; 2027: 2; Summe: 1.527

langfristige Auswirkungen in zusätzlichen Arbeitsplätzen: pro € 68.300 -> 1 neuer Arbeitsplatz **: 2022: 56, 2023: 321, 2024: 335, 2025: 338, 2026: 66; 2027: 1; Summe: 1.118

Angebotsseitige Auswirkungen auf das gesamtwirtschaftliche Arbeitsangebot bzw. die Arbeitsnachfrage

Die Beschäftigungseffekte der Investitionen wurden bereits im Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" erläutert.

Angebotsseitige Auswirkungen auf die Produktivität der Produktionsfaktoren

Im Rahmen der von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegebenen Studie "Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn" konnte nachgewiesen werden, dass die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastruktur die Produktivität des gesamten Unternehmenssektors erhöht. Mittels eines Kostenfunktionsmodells wurden die von der Eisenbahninfrastruktur ausgehenden Produktivitätseffekte auf den Unternehmenssektor berechnet, wobei ein quantitatives und/oder qualitatives Mehr an Infrastruktur die Produktionskosten senkt und zugleich die Produktivität erhöht.

Eine dauerhafte Ausweitung des Eisenbahnkapitalstocks um ein Prozent erhöht die gesamtwirtschaftliche Produktivität um 0,1 Prozent. Aus einer initialen Investition in Höhe von 200 Mio. € und laufenden wertsichernden Folgeinvestitionen ergibt sich nach Wirksamwerden aller Produktivitätseffekte eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von 300 Mio. € pro Jahr. Seit dem Jahr 2000 haben die gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte, die durch die Verfügbarkeit von Schieneninfrastruktur ausgelöst wurden, deutlich zugenommen.

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt via Objekt Modell

Unter Verwendung der „WIFO-JOANNEUM Multiplikatoren 2014 bis 2020“ ergeben sich aufgrund der voraussichtlichen Nachfrageänderung folgende Beschäftigungseffekte:

Quantitative Auswirkung auf die Beschäftigung (in Jahresbeschäftigungsverhältnissen), gerundet

Betroffene Personengruppe	2023	2024	2025	2026	2027
unselbständig Beschäftigte	65	381	441	470	167
davon 15 bis unter 25 Jahre	11	64	72	75	23
davon 25 bis unter 50 Jahre	40	233	267	283	95
davon 50 und mehr Jahre	14	85	101	112	48

selbständig Beschäftigte	10	63	71	76	26
Gesamt	75	444	512	546	193

Auswirkungen auf die Anzahl der unselbständig erwerbstätigen Ausländerinnen/Ausländer

Diese Auswirkung kann vom BMK nicht abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf die Anzahl der arbeitslos gemeldeten Personen

Siehe Angaben und Erläuterungen im Punkt "Angebot und gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen", Unterpunkt "Arbeit" und im Punkt "Nachfrage", Unterpunkt "Gesamtwirtschaftliche Effekte".

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort

Eine gute Versorgung mit Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für die Sicherung einer guten Standortqualität. Auf die unter Punkt "gesamtwirtschaftliche Effekte" dargestellten Studien und positiven Auswirkungen wird verwiesen.

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung

in Tsd. €		2023	2024	2025	2026	2027
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag		12.867	11.452	11.543	2.252	51

in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2023	2024	2025	2026	2027
gem. BFRG/BFG	41.02.02 Schiene		12.867	11.452	11.543	2.252	51

Erläuterung der Bedeckung

Im Jahr 2022 beträgt der Finanzierungsbeitrag der Gemeinde Graz 1,899 Mio. €.

Aus dem Vorhaben ergeben sich auch finanzielle Auswirkungen für Gemeinden, nicht aber für Sozialversicherungsträger.

Projekt – Transferaufwand

Körperschaft (Angaben in €)		2023	2024	2025	2026	2027
Bund		12.867.000,00	11.452.000,00	11.543.000,00	2.252.000,00	51.000,00
Gemeinden		10.968.000,00	11.452.000,00	11.543.000,00	2.252.000,00	51.000,00
GESAMTSUMME		23.835.000,00	22.904.000,00	23.086.000,00	4.504.000,00	102.000,00

Bezeichnung	Körperschaft	2023		2024		2025		2026		2027	
		Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)	Empf.	Aufw. (€)
Finanzierungsbeitrag	Bund	1	12.867.000,00	1	11.452.000,00	1	11.543.000,00	1	2.252.000,00	1	51.000,00
Bund											
Finanzierungsbeitrag	Gemd.	1	10.968.000,00	1	11.452.000,00	1	11.543.000,00	1	2.252.000,00	1	51.000,00
Gemeinde Graz											

Die Gesamtkosten iHv 76,33 Mio. € werden vom Bund und von der Gemeinde Graz jeweils zur Hälfte getragen.

Im Jahr 2022 beträgt der Finanzierungsbeitrag der Gemeinde Graz 1,899 Mio. €.

Betrifft das Jahr 2022 bzw. 2023: Der Bund kann aufgrund des Inkrafttretens dieses Gesetzes seine Finanzierungsbeiträge für die bereits im Jahr 2022 erfolgten Investitionen erst im Jahr 2023 leisten. Daher umfasst der im Jahr 2023 zu leistende Finanzierungsbeitrag des Bundes sowohl die im Jahr 2023 als auch die im Jahr 2022 geplanten Investitionen und beträgt somit bezogen auf die im Kalenderjahr 2023 geplanten Investitionen ausnahmsweise mehr als die Hälfte.

Der Bund hat seinen Finanzierungsbeitrag nach Maßgabe des Fortschrittes in der Ausführung der Vorhaben unter Berücksichtigung der im Zeitraum 2023 bis 2027 geplanten Investitionen beginnend mit 2023 in jährlichen Akontierungsraten an die Gemeinde Graz zu leisten.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Verwaltungskosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr
Unternehmen	Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen	Mindestens 10 000 betroffene Unternehmen oder 2,5 Mio. € Gesamtbe- bzw. entlastung pro Jahr
Unternehmen	Auswirkungen auf die Phasen des Unternehmenszyklus	Mindestens 500 betroffene Unternehmen
Umwelt	Wasser	<ul style="list-style-type: none"> - Auswirkungen auf den ökologischen oder chemischen Zustand von Seen und Fließgewässern oder - Auswirkungen auf Menge und Qualität des Grundwassers
Umwelt	Ökosysteme, Tiere, Pflanzen oder Boden	<ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe in den Lebensraum im Hinblick auf die Verringerung des Hochwasserschutzes oder des Schutzes vor Muren und Lawinen, Veränderungen hinsichtlich der Produktion von schadstofffreien Lebensmitteln oder Eingriffe in Naturschutzgebiete oder - Zerschneidung eines großflächig zusammenhängenden Waldgebietes oder einer regionstypischen Landschaft oder - Zunahme der versiegelten Flächen um 25 ha pro Jahr
Umwelt	Energie oder Abfall	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung des Energieverbrauchs um mehr als 100 TJ pro Jahr oder - Änderung des Ausmaßes an gefährlichen Abfällen von mehr als 1 000 Tonnen pro Jahr oder des Ausmaßes an nicht gefährlichen Abfällen, die einer Beseitigung (Deponierung) zuzuführen sind, von mehr als 10 000 Tonnen pro Jahr.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 487626107).